



КРУИЗЕР ПО ЦЕНЕ ДВИГАТЕЛЯ

ДАНИИЛ АЛЕКСЕЕВ

ФОТО «ГРИЗЛИ ТЕХНОЛОГИИ» И ДМИТРИЯ ТУМАНОВА

Разглядывая каталоги водно-моторной продукции, можно заметить одну любопытную зависимость: наиболее массовые, относительно простые быстроходные лодки открытого типа и рекомендованные для них двигатели, как правило, сопоставимы по стоимости. По-видимому, причина в готовности типичного потребителя интуитивно уравнивать две основные способности малого судна: служить средой обитания и доставлять вас в нужное место в заданный срок. Но рыночное предложение заполняет все ниши возможного спроса, и, как говорится, на всякий товар найдется свой купец.

Если речь идет о катерах, которые уже можно считать крупными — длиной от 7 метров, обычно подразумевается, что их владельцы приобрели полноценный «домик» на воде. Такое судно обладает автономностью, достаточной для многодневного пребывания экипажа на борту, оборудовано большинством необходимых систем, присущих классическому «кораблю», и уже поэтому стоит немало. При этом доля стоимости корпуса и двигателя в общей цене заметно падает с увеличением размеров

судна. Европейский катер-круизер длиной 8–8,5 м стоит порядка 100 000 евро, где доля двигателя составляет не более 30–33%; доля корпуса вдвое меньше, и если нет стремления достичь скоростей в 40–50 узлов, а опции заказываются богатые и разнообразные, то «конструктив» идет еще менее ощутимо.

Наш судостроитель славится оригинальными идеями. Компания «ГРИЗЛИ Технологии», известная лодками алюмопластиковой конструкции для рыболовов-любителей, поставила перед собой задачу разработать

флагман модельного ряда — круизер со стационарным двигателем. Как всякий новый товар, вторгающийся в давно поделенный сегмент рынка, он должен поразить посетителей отечественных и зарубежных бот-шоу. Чем? Надежнее всего — ценой. «Лицом» новинки стал девиз: «Купите двигатель и лодку к нему в придачу». Звучит радикально и, пожалуй, претенциозно. Небольшое количество поставщиков стационарных двигателей поделило мир на зоны влияния и ведет в них разную ценовую политику. Grizzly фактиче-

ски попробовала распространить принцип «лодка по цене двигателя» на верхнюю границу своего модельного ряда. Первые представители флагманской серии появлялись на различных выставках, привлекая к себе внимание посетителей эффектным внешним видом, а этой весной оценить новинку пригласили и журналистов.

Представлен был не головной, «сырой», образец. К тому моменту уже несколько корпусов разошлись по миру, и конструкцию можно признать устоявшейся, серийной. Практичный алюминиевый корпус не «светит» напоказ металлом — он окрашен. Платиковая палуба и рубка смотрятся гармонично, в сочетании плавных изгибов линий с четкой «отбивкой» контрастных черно-белых элементов декора. В дизайнерских решениях крыши рубки, радарной мачты и транцевой платформы угадываются финские аналоги. Антрацитовый флекситик на палубе, накладные пластиковые детали с проступающей »





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ
Grizzly 860 Firestorm

Об/мин	Скорость	
	узлы	км/ч
700	4,8	8,9
1000	6,0	11,1
1500	7,5	13,8
2000	11,1	20,6
2500	19,6	36,3
3000	27,4	50,6
3500	35,1	65,0

Нагрузка — 3 чел. плюс 150 л топлива, силовая установка — турбодизель Volvo Penta D4 (225 л.с.) с угловой колонкой DuoProp, температура воздуха +10 °С, температура воды +7 °С, скорость ветра 1–2 м/с, высота волны 0,0–0,1 м, акватория — р. Нева в среднем течении, Санкт-Петербург.

ся к варианту со стационарным двигателем — подвесник такой опции вам не предоставит.

По-американски щедро кокпит и носовая палуба снабжены металлическими подстаканниками. Они вклеены в пластик корпуса, в столешницу. После дождей и штормов придется тратить время на их принудительное осушение, иначе никак.

Внутренний объем доминирует на 860-й. Он выглядит единым, не разделенным, только кабина галюна «в полный рост» отнимает свою законную часть справа у входа. Камбузная стойка слева абсолютно на своем месте — у двери, и площадка перед ней полностью принадлежит «старшему по кастрюлям». Баллон для газовой плиты вынесен наружу, в рундук кокпита. К камбузу логично примыкает обеденный стол на четверых — вот здесь и разместится вторая половина экипажа, без размаха, зато под защитой рубки. Кают-компания не обделена ни солнечным светом, ни свежим воздухом благодаря обширному остеклению рубки и широкому сдвижному люку в крыше.

Водителю люк будет также очень полезен при маневрировании. Не у каждой протестированной нами лодки водителю предоставлялась такая свобода управлять и сидя, и стоя с полным круговым обзором. В силу некой уединенности водительского поста карбоновая панель управления компактна, вмещает только необходимое, поэтому часть органов управления и радиостанции вынесены к борту под правую руку,

бузу логично примыкает обеденный стол на четверых — вот здесь и разместится вторая половина экипажа, без размаха, зато под защитой рубки. Кают-компания не обделена ни солнечным светом, ни свежим воздухом благодаря обширному остеклению рубки и широкому сдвижному люку в крыше.



а кресло водителя не регулируется по положению — просто нет лишнего места. Навигатор придется совмещать с эхолотом на одном экране, благо таких приборов сейчас предлагается море. А вот форточка в боковом окне просто необходима, и она там есть. Набросить швартов на утку капитан сможет без помощи палубного матроса.

Приподнятая до уровня сидений лежанка в носу широка и достаточно комфортабельна, застелена стегаными матрасом в тон сиденьям (все швейные работы производит собственный участок на предприятии). Как отмечалось, спальная каюта ничем не выделена из общего объема. Две пары иллюминаторов в борту по сторонам лежанки участвуют в общем воздухообмене — они открываются. Внимание! Не забывайте плотно задраить их перед походом в моря!

Дизель Volvo Penta D4 на 225 л.с. с угловой колонкой DPS плотно внедрен в моторный отсек и зажат между топливной цистерной и бортовыми рундуками. Крышка отсека поднимается вперед вместе с кормовым рундуком и столом, но газовые пружины успешно удерживают всю конструкцию на весу. Постарайтесь не ронять в моторный отсек ценных предметов — легко подобраться под двигатель не удастся. Холодные 650 об/мин отчетливо слышны в салоне



несмотря на изоляцию и пару сотен литров солярки перед переборкой, и даже закрывание двери в кокпит не сказывается на уровне шума. Видимо, это особенность алюминиевого корпуса, который требует специальных мер по устранению конструкционного «звона».

На борту три человека, выходим на спокойную Неву. Ход на холостых по-дизельному довольно быстр — 8–9 км/ч, не для любителей «дорожки». (Чтобы успешно троллить при полагающихся для этого 4 км/ч, придется предусмотреть опциональную гидромуфту, уменьшающую обороты гребного винта.) После 2000 об/мин включается турбонаддув и начинается ровное глиссирование с гладким кильватерным следом.

Антрацитовый флекситик на палубе, накладные пластиковые детали с протупающей карбоновой тканью, сетчатые окна воздухозаборников разнообразят стильную внешнюю отделку

Шум в салоне в районе 80 дБ — говорить можно, но с заметным напряжением. Поскольку двигатель установлен минимальной рекомендованной мощности, поведение судна архиспокойное, и даже довольно «жесткий» штурвал на три полных оборота не выводит катер из равновесия при максимальных 68 км/ч. Учитывая, что потребление топлива на полной мощности около 45 л/ч, несложно посчитать, что путевой расход при такой нагрузке составит примерно 0,7 л/км, а на экономическом ходу при 36 км/ч — и вовсе пол-литра на километр. Очень неплохо для катера такого размера.



РЕЗЮМЕ

Grizzly 860 Firestorm воплощает идею предельно функционального катера-круизера. Он эффектно выглядит, обладает прочной долговечной конструкцией и даже в «стандарте» — необходимым набором оборудования, требующегося для дальних походов, включая туалет, камбуз и работающий от главного двигателя теплый обдув салона. Надежный дизель от одной из лучших моторостроительных компаний гарантирует надежный и экономичный ход по открытым водоемам и прибрежным морским водам. Любители совершенства, возможно, предпочтут более «обласканные» специалистами марки катеров, но они заплатят немалые деньги именно за эту заботу о клиенте, функционал же получают практически такой же. ❖

Grizzly 860 Firestorm	
Длина, м	8,60
Ширина, м	2,70
Высота надводного борта, м	1,30
Килеватость, град.	23
Водоизмещение порожнем, кг	3000
Пассажировместимость, чел.	8
Запас топлива, л	300
Мощность двигателя, л.с.	225–350

ООО «ГРИЗЛИ Технологии»
С.-Петербург, пр. Энгельса, 33,
ТМ «Светлановский» (шоу-рум),
Октябрьская наб., 15 (сервис)
+7 (812) 986-84-68
+7 (812) 320-68-40
Москва, 78-й км МКАД, 14, к. 1, ТЦ Dexter
+7 (925) 140-20-30
sale@grizzly-marine.ru
www.grizzly-marine.ru